

Plenum

Onsdag 20.6.2018 kl. 14.10—21.12

8. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till vägtrafiklag och till vissa lagar som hänför sig till den

Regeringens proposition RP 180/2017 rd

Lagmotion LM 24/2015 rd, 46/2017 rd

Åtgärdsmotion AM 13, 32/2016 rd

Utskottets betänkande KoUB 16/2018 rd

Första behandlingen

Andre vice talman Tuula Haatainen: Ärende 8 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 16/2018 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen.

Debatt

19.54 **Markku Pakkanen kesk** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Meillä on käsittelyssä hallituksen esitys uudeksi tieliikennelainsäädännöksi, jossa kootaan yhteen liikenteessä käyttäytymistä koskevat säännökset. Uuden tieliikennelain tarkoituksena on saada tienkäyttäjät toimimaan mahdollisimman yhdenmukaisesti ja ennakoivasti. Valiokunta pitää liikenteen turvallisuutta ensiarvoisen tärkeänä. Sääntöjen muuttuessa, erityisesti alkuvaiheessa, muiden liikkujien huomioimisen merkitys korostuu liikenteessä, koska uusien sääntöjen omaksuminen vie väistämättä oman aikansa. Valiokunta pitää erityisen hyvänä, että lakiehdotuksessa on otettu huomioon ajoneuvojen ja liikenteen automaation käyttöönotto ja kehittyminen.

Muutamia nostoja haluan tässä ottaa esille.

Jalankulkijan heijastin ja pyöräilijän kypärä: valiokunta pitää hyvänä, että heijastimen käyttöä ja pyöräilykypärää koskeva sääntely säilyy tieliikennelaissa selkeänä viestinä niiden käyttämisen tarpeellisuudesta ja tärkeydestä.

Talvirengas- ja nastarengasasiat puhuttivat valiokuntaa paljon: valiokunta pitää periaatteessa hyvänä, että rengassääntelyyn tuodaan joustavuutta. Itse autoilijoiden vastuuta korostetaan monessa eri yhteydessä. Talvirenkaiden käyttöä koskevat ehdotukset ovat asian tuntijakuulemisessa kuitenkin saaneet osakseen myös kritiikkiä ja huolia ehdotuksen vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen. Tämä oli asia, mikä montaa valiokunnan jäsentä kyllä huolestutti ja puhutti. Sääntelyn vaikutuksia ja sen noudattamista tulee seurata erittäin tiiviisti ja tarvittaviin toimenpiteisiin pitää ryhtyä viipymättä, jos niin katsotaan.

Liikenne- ja viestintävaliokuntaa monessa yhteydessä leikkisästi kutsutaan myös ”liikennemerkkivaliokunnaksi”. Tässä tapauksessa oltiin myös aidosti liikennemerkkien käsittelyssä — päästiin miettimään montaa uutta merkkiä, väriä ja näiden tarkoitusta.

Punkt i protokollet PR 70/2018 rd

Eräistä uusista tieliikennesäännöistä muutama esimerkki: Esityksessä on useita sellaisia ehdotuksia, joiden liikenneturvallisuutta koskevista vaikutuksista on asian käsittelyn aikana tuotu esille myös negatiivisia arvioita. Esityksen mukaan ajoneuvoille annettaisiin mahdollisuus poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen muuta liikennettä vaarantamatta ja haittaamatta, jos risteävällä ajoradalla on kaksi tai useampi kaista. Lisäksi ajoneuvon pysäköinti kulkusuunnassa myös vasemmalle puolelle tietä sallittaisiin, jos se tapahtuisi muita tien käyttäjiä vaarantamatta ja haittamaatta. Näiden vaikutuksia erityisesti turvallisuudelle tulee seurata huolella. Tässä vain muutama esimerkki, mutta niin kuin sanoin, niin valiokunta katsoi aina erityisesti turvallisuuden kannalta näitä uudistuksia.

Seuraamusjärjestelmää koskeva uudistus: Esityksessä ehdotetaan tieliikenteen vähäisiä rikkomuksia koskevaa seuraamusjärjestelmää uudistettavaksi ottamalla käyttöön uusi hallinnollinen seuraamus, liikennevirhemaksu. Valiokunta viittaa seuraamusjärjestelmän osalta lakivaliokunnan asiasta antamaan perusteelliseen lausuntoon, jonka pohjalta liikenne- ja viestintävaliokunta on tehnyt esitykseen useita muutoksia.

Automaattisen nopeusvalvonnan kehittäminen: Siinä tuntui valiokunnan jäsenissä olevan monta asiantuntijaa. Itse kuulun niihin kyllä, monta valokuvaa on poliisi minullekin tieltä laittanut. Valiokunta korostaa, että joko kunkin automaattikameran yhteydessä tai sen välittömässä läheisyydessä tulee olla nopeusrajoituksen ilmaiseva merkki. Samalla tulee arvioida, voidaanko kameroiden huomioimista edistää jollakin keinolla ennalta ehkäisevän vaikutuksen vahvistamiseksi. Tällä on myös liikenneturvallisuutta parantava vaikutus. Kameroiden tehokkuus nopeusvalvonnassa on kiistaton.

Myös lasten turvalaitteet puhuttivat valiokuntaa paljon. Valiokunta pitää lasten turvalaitteiden käyttöä ensisijaisen tärkeänä. Käytännön syistä valiokunta on kuitenkin lisännyt pykälään näitä turvalaitteita koskevan poikkeuksen, jonka mukaan ehdoton velvollisuus ei koske taksiliikenteessä alle 135 senttimetriä pitkän ja vähintään 3-vuotiaan lapsen kuljettamista. Alle 3-vuotiaasta lasta ei kuitenkaan saa koskaan kuljettaa myöskään taksiliikenteessä ilman turvalaitetta.

Arvoisa puhemies! Tähän sisältyy pari lausumaa, ja haluan ne myös tässä lukea. Valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi kaksi lausumaa, joista ensimmäinen kuuluu näin:

”Eduskunta edellyttää, että uuden tieliikennelain uudistuksista tiedotetaan tiellä liikkujaa tehokkaasti ja kattavasti, ja että lain vaikutuksia seurataan ja arvioidaan erityisesti liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden osalta.”

Toinen lausumaehdotus:

”Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto valmistelee yhteistyössä kuntien ja muiden toimijoiden kanssa yhtenäisen ratkaisun kotihoidon ja vastaavien kotiin tarjottavien palveluiden työntekijöiden pysäköinnin helpottamiseksi ja valmistelee viipymättä asiassa tarvittavat säännösmuutokset.”

Ja myös tästä valiokunnan mietinnöstä haluan mainita, että sekin oli yksimielinen. — Kiitos.

20.01 Katja Taimela sd: Arvoisa rouva puhemies! Koska edustajakollega, valiokunnan varapuheenjohtaja Pakkanen piti jälleen kerran tästä laista äärettömän hyvän esittelypuheenvuoron, aion hieman lyhentää omaa sanomaani.

Elikkä tämä käsittelyssä oleva tieliikennepaketti on mietintölaajuudessaan todellakin 250-sivuinen, ja jo se kertoo sen, että tämäkään laki ei ole päästänyt meitä liikenne- ja vies-

Punkt i protokollet PR 70/2018 rd

tintävaliokuntaa sammaloitumaan tämän kevään aikana. Lain tarkoitus on vähentää säännösten määrää ja yksinkertaistaa hallinnon taakkaa, ja laki tulee kyllä myös lisäämään vastuuta meille tienkäyttäjille liikenteen sujuvuudesta ja liikenneturvallisuudesta. Niin kuin edustajakollega Pakkanenkin jo kertoi, valiokunnassa puhuttivat muun muassa pysäköintiongelmat, ajoneuvojen hetkittäiset pysäyttämiset jalkakäytävillä ja pyöriteille, lasten turvalaitteet, pyöräilykypärän tarpeellisuus, keltaisen sulkuviivan muuttuminen valkoiseksi ja erityisesti tämä talvirengasmääräysten muuttuminen, niiden kohdalla kun on tarkoitus joustavoittaa sääntelyä vastaamaan paremmin Suomen vaihtuvia keliolosuhteita.

Tämä paketti on varsin laaja, ja siitä syystä nostan esiin vielä vain valiokunnan kahden lausuman hengen: Näin laajasta uudistuksesta on tiedotettava erittäin kattavasti eri tienkäyttäjii ja myös seurattava mahdollisia negatiivisia ilmiöitä liikenneturvallisuuksa ajatellen — tämä on yhden lausuman henki. Toinen lausuma koskee kaikkialta eri maakunnista tulevaa palautetta, joka liittyy kotihoidon henkilökunnan pysäköintiongelmiin. Käyntiajat ovat jo muutoinkin liian lyhyitä, ja siitä ajasta ei voi käyttää yhtään turhaa aikaa pysäköintipaikan etsimiseen, ja niinpä edellyitimme lausuman muodossa, että valtioneuvosto valmistelee yhteistyössä kuntien kanssa yhtenäisen ratkaisun pysäköinnin helpottamiseksi.

Nämä kaksi lausumaa, kuten myös koko tämä mietintö, joka valiokunnassa työstettiin, tehtiin erittäin hyvässä yhteishengessä, vaikkakin kuuleminen oli varsin laaja ja siellä oli semmoisia kimuranttejakin kohtia käsittelyn aikana. Valiokunnalle kiitos hyvästä käsitte-lystä.

20.03 Sinuhe Wallinheimo kok: Arvoisa rouva puhemies! Haluan vain lyhyesti kiittää sekä hallitusta että liikenne- ja viestintävaliokuntaa erinomaisesta työstä tieliikennelain, tai kuten tämän asian lähetekeskustelussa todettiin, kansanlain päivittämisestä tähän päivään. Erityisesti kolmessa kokonaisuudessa otetaan hyviä loikkia parempaan suuntaan.

Ensinnäkin on hyvä, että liikenteen käyttäytymiseen liittyvät säädökset kootaan vihdoin yhteen paikkaan ja tästä johtuva byrokratia vähenee. Me kaikki tien käyttäjät tiedämme, millaisia tilanteita nykyinen tieliikennelaki on pahimmillaan tuottanut. Kansalaisten aikaa ja rahaa on kulunut tulkintojen hakemisessa yksittäisten liikenneerikkomusten osalta.

Toiseksi on hyvä, että tässä uudistuksessa annetaan enemmän vastuuta yksittäiselle tienkäyttäjälle. Vaikka meidän päättäjien tehtävänä on tässä talossa liikenteen yleisten pelisääntöjen määrittely, niin jokainen meistä tienkäyttäjistä vastaa lopulta siitä, kuinka turvallista meidän tieliikenteemme on. Kun nämä säännöt ovat tämän muutoksen myötä entistä helpommin ymmärrettäviä ja ne on koottu usean erillisen säädöksen sijaan yhteen paikkaan, on tämä tavoite helpompi saavuttaa.

Kolmas hyvä muutos tässä esityksessä on sen varautuminen tulevaisuuden liikkumisen tarpeisiin. Robottiautot ja automatisoitu liikenne ovat arkipäivää muutaman vuoden sisällä myös meillä Suomessa. Tässä näkyvin muutos nykytilaan on se, että tienkäyttäjänä pidettäisiin jatkossa myös henkilöä, joka ohjaa autoa muualta kuin auton sisältä, ja ettei ajoneuvo saa pysäköinnin jälkeen lähteä liikenteeseen hallitsemattomasti esimerkiksi etäohjauksessa.

Arvoisa puhemies! Valiokunta on mietinnössään tehnyt monia järkeviä muutoksia. Niistä nostan esille valiokunnan linjaukset teknisten laitteiden käyttämisestä ajon aikana sekä nopeusrajoituksista taajamissa. Lisäksi kotiin tuotavien palveluiden pysäköintiongelmat ovat mietinnössä saaneet asianmukaisen lausumaehdotuksen. Toki jatkopohdittavaakin jää, ja tässä yksi tärkeimmistä on tämä talvirengassääntely. Itse olisin mielelläni nähnyt,

Punkt i protokollet PR 70/2018 rd

että nastarenkaiden käytölle olisi asetettu selkeämpi päättymispäivä keväisin, varsinkin kun Suomi on asettanut poliittiseksi liikenneturvallisuustavoitteeksi tieliikennekuolemien määrän puolittamisen vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä.

20.06 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Turvallisuus on ehdottomasti tärkein asia. Meillä valiokunnassa keskusteltiin hyvin paljon tästä laista ja sitten hyvin usein tulivat esille kaikki nämä turvallisuusasiat. Puhuimme paljon suojakypärästä, renkaista, heijastimen käytöstä, liikennemerkeistä, tiemaalauksista, turvaistuinten käytöstä, kamera-valvonnasta, hyvin monesta liikenteeseen liittyvästä asiasta, ja kaikissa asioissa oli ensimmäisenä lähtökohtana se, miten ne vaikuttavat turvallisuuteen. Me kuulumme valiokunnassa paljon asiantuntijoita, ja se oli meille kaikille varmaan semmoinen läheinen asia, koska tähän koskettaa meitä kaikkia. Me kaikki liikumme tuolla liikenteessä, ja kaikille on tärkeää se, että siellä säästytäisiin kaikilta onnettomuuksilta mahdollisimman paljon. Kun me kuulumme asiantuntijoita, niin sen mukaisesti myöskin tähän lakiin tehtiin useita pieniä korjauksia ihan sen mukaan, mitä asiantuntijat sanoivat ja mitä me keskustelimme tästä asiasta.

Otan nyt sitten esille yhden olennaisen muutoksen. Se on monien mielestä ihan pikkuihin sivuseikkoihin, ja laissakin se on pieni, mutta meille lappilaisille ja maaseudun ihmisille ja porotalousihmisille se on todella iso ja tärkeä ja todella merkittävä asia. Kyse on siitä, että henkilöille, jotka käyttävät moottorikelkkaa töissä, työtehtävissä, tämä on iso juttu, nimitäin kyse on suojakypärän käyttämisestä ja hätäkatkaisijan käyttämisestä työtehtävien aikana. Minä pidän todella tärkeänä sitä, että kun moottorikelkalla ajetaan vapaa-ajan viettosä, niin silloin kypärää käytetään ehdottomasti, siitä ei saa livistää ollenkaan. Olen nähnyt ja kuullut läheltä niin paljon onnettomuuksia, kun kypärää ei ole käytetty näissä vapaa-ajan kelkkailuissa. Silloin kypärän käyttö on aivan ehdottoman tärkeää. Mutta nyt sitten, kun puhutaan työtehtävistä, kyse on kokonaan eri kelkkailusta, eli silloinhan on kyse hyvin hitaasti ajettavasta, rauhallisesta kelkkailusta. Alun perin hallituksen esityksessä oli, että kaikkien tulee käyttää turvallisuussyistä moottorikelkalla ja mönkijällä ajaessa suojakypärää ja että hätäkatkaisijan tulee olla kytkettynä aina ennen kuin moottorikelkka käynnistetään. Tämä on tärkeä asia, ja näistä minä haluan pitää kiinni. Mutta porotalous- ja metsätaloustyöt ovat asioita, joissa moottorikelkoilla ajetaan hyvin rauhallisella vauhdilla. Ja silloin kun porometsässäkin ajetaan kelkalla — itse siinä mukana olleena tiedän kyllä, mitä se on — vauhti on hyvin hidas, 10—15 kilometriä tunnissa, kierretään puitten välistä, lumet tulevat välillä naamalle ja hiki on päässä ja aina vähän väliä joutuu hyppäämään kelkan kyydistä pois ja liikkumaan paljon, pitää havainnoida, missä porot kulkevat ja missä muut hakuporukat ovat liikkeellä.

Nyt sitten onneksi me kuulumme näitä asiantuntijoita, ja kun asiantuntijoita kuultiin, niin sen jälkeen ne henkilöt, jotka eivät ole ikinä ennen kuulleet tämmöisestä elinkeinotoiminnasta, saivat ymmärtää, että kyse onkin ihan kokonaan eri asiasta, kyse ei ole vapaa-ajan kelkkailusta, jossa onnettomuuksia on tapahtunut. Tärkeä tieto meidän valiokunnallemme tässäkin asiassa oli se, että onnettomuuksia ei työtehtävissä ole sattunut juuri ollenkaan. Sitten asiantuntijat sanoivat vielä niin päin, että jos näissä tilanteissa pitäisi käyttää näitä turvavälineitä, niin se olisi turvariski, elikkä tässä kävisi justinsa toisin päin. Ja sen jälkeen onneksi me saimme tehtyä muutokset.

Kun olin tuolla poroparlamentissa pari viikkoa sitten, niin eipä siellä juuri kukaan puhunut muusta kuin siitä, että onko juuri tosi, että meidän pitää alkaa käyttämään työtehtävissä

Punkt i protokollet PR 70/2018 rd

kypärää, kun se ei kerta kaikkiaan onnistu. Sitten me valiokunnassa saimme laitettua tämänmoisen poikkeuksen 93 §:ään siitä, että ”suojakypärän käyttövelvollisuus ei koske poronhoito- tai metsänhoitotöissä taikka energiansiirto- tai televerkostotöissä olevaa moottorikelkan tai ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetun maastoajoneuvon ja traktorin kuljettajaa ja matkustajaa”. Ja sama tuli sitten hätäkatkaisijan käyttöön näissä työtehtävissä moottorikelkan osalta.

Kiitän vieläkin valiokuntaa siitä, että kaikissa asioissa koko ajan otettiin huomioon turvallisuus, mutta myöskin tietyt poikkeusasiat otettiin huomioon, koska pitäähän meidän pystyä myöskin tekemään töitä monissa asioissa. Tämä oli niitä päiviä töissä, kun minä huomasin, kuinka tärkeää on se, että meitä kansanedustajia on kaikkialta Suomesta ja eri alojen kanssa tekemisissä olevia ihmisiä. Nyt minä pystyn tämän lain kanssa myöskin menemään kotiin, kun tällaiset muutokset tähän saatiin aikaiseksi. Kiitos koko valiokunnalle. Oli mahtavaa käydä sitä keskustelua, mitä käytiin kaikesta siitä, kuinka tärkeää on turvallisuus.

20.12 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Kuten jo edellä edustaja Taimela kehui valiokunnan varapuheenjohtajan esittelyä, niin minä myös. Koetan omalta osaltani pitäytyä lyhyemmässä ja kommentoin nyt vain tietyiltä osin edustaja Maijalan käyttämää puheenvuoroa.

Toivon, että tämä laintulkinta, mitä me teimme tässä kypäräasiassa, ei kuitenkaan estä esimerkiksi voimayhtiöiden työmaalla työskenteleviä henkilöitä, jos yritys edellyttää omien työturvallisuuteen liittyvien sertifikaattien kautta käytettäviä suojavarusteita, niin että olisimme ristiriidassa yrityksen kanssa siinä, kuinka he haluavat omaa henkilöstöään suojata. Tämä on tavallaan semmoinen seurantapaikka, kuinka me haluamme toimia.

Minulle perusteita kypärän käytön osalta tuli enemmän kuin edustaja Maijala sanoi, jolloin minäkin valaistu. Täytyy sanoa, että minä uskon, että meidän valiokunnassamme kaikki tietävät, että meillä on porotaloutta Suomessa, [Naurua] eli niin ei voi olla, että edustaja Maijala käy tuolta pöntöstä sanomassa, että oli hyvä, että tässä kohtaa tuli valaistua myös niitä, jotka eivät tiedä, että meillä on Suomessa poroja. Nyt haluan sen käsityksen kyllä oikaista, että näin ei ole. Kyllä kaikki valiokunnassa sen tietävät. [Markku Pakkanen: Joulupukki on olemassa!] — No joo, ei sotketa tähän joulupukkia, koska hänellä ei ole kypärää kuitenkaan.

On tärkeätä huomioida se, mistä minulle tuli viestiä: valiokunta päätyi tähän järkevään ratkaisuun, että kypärän käyttö maasto-olosuhteissa vaikkapa 8 taikka 12 tuntia päivässä on niskalle erittäin rasittavaa ja aiheuttaa kulumia eikä sitten toisekseen suojaa niskaa niin kuin karvalakki suojaa, eli on monta käytännöllistä syytä, jotka liittyvät työterveyteen, eli oli hyvä tämä meidän ratkaisumme. Toivotaan, että joku kypäränvalmistaja jossakin vaiheessa huomioi nämäkin, jotta me sitten voimme tuoda kevyempiä malleja, jotka kuitenkin pystyvät ehkäisemään vammoja ja jotka eivät ole mitään vanhanaikaisia moottoripyöräkypäriä. Tänä päivänä teknologia on edistynyt hiilikuidun avulla niin paljon, että turvavälineen raskas paino ei olekaan enää rasite vaan se on lippalakkia muistuttava kuorma siellä päässä.

Mutta sinällään, vaikka jotakin voisi kritisoida, jätän sen tekemättä, koska olemme kuitenkin olleet tässä yksimielisinä viemässä tätä eteenpäin.

Punkt i protokollet PR 70/2018 rd

20.15 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä tieliikennelain uudistus on kokonaisuudessaan erittäin iso kokonaisuus, ja haluan vielä painottaa sitä, että koska nyt on näin isosta kokonaisuudesta ja uudistuksesta kyse, niin tässä on tämän jälkeen, kun tämä saadaan täällä eduskunnassa päätettyä, myöskin syytä antaa ja jakaa tietoa tämän lain sisällöstä, jotta liikenneturvallisuus säilyy tulevaisuudessakin. Tässä on niin isoja muutoksia.

Tämän uudistuksen tavoitteena on varmistaa kaikille tienkäyttäjille sujuva ja turvallinen sekä kestävä liikenneympäristö. Laki on pyritty tekemään mahdollisimman yksiselitteiseksi ja ymmärrettäväksi muun muassa poistamalla lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia. Tässä laissa huomioidaan myös automaattisten ajoneuvojen ja liikenteen automaation käyttöönotto ja kehittyminen tulevaisuudessa. Huomionarvoista on, että tässä hallituksen esityksessä lisätään jossain määrin myöskin jokaisen tienkäyttäjän omaa vastuullisuutta liikennekäyttämisessä ja liikenneturvallisuudessa sekä liikenteen sujuvuudessa. Tässä myöskin annetaan tienpitäjille, esimerkiksi kunnille, uusia työkaluja tehdä liikennejärjestelyjä alueelliset olosuhteet ja tarpeet huomioivalla tavalla.

Tässä liikennesäännöt kootaan isoiksi kokonaisuuksiksi, luodaan edellytyksiä teknologisen kehityksen hyödyntämiselle, ja uudistus sisältää uusia liikennesääntöjä ja liikennemerkkejä erittäin paljon. Huomionarvoista on myöskin, että tienpitäjä päättää edelleen tiekohtaisista nopeusrajoituksista ja ajoneuvoikohtaisiin nopeusrajoituksiin saattaa tulla muutoksia.

Se on omasta mielestäni huomionarvoista, niin kuin tässä on jo edellisissä puheenvuoroissa tullut esille, että tämä on iso kokonaisuus ja tämä liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö saatiin yksimieliseksi. Kiitos siitä kaikille. Jos olisi käyty lävitse jokaista liikennemerkkiä tai jotakin liikennesääntöä — voin sanoa, että siellä varmaan myöskin oli erilaisia näkemyksiä valiokunnassa, niin kuin itsellenikin oli, ja on edelleenkin siellä joitain sellaisia, joista olen hieman eri mieltä, mutta tämä on niin iso kokonaisuus, ettei niitä kannata käydä läpi yksi liikennemerkki kerrallaan.

Semmoisia asioita, joista paljon keskusteltiin, oli tämä, että rikesakot poistuvat ja liikennevirhemaksu tulee tilalle tässä seuraamusjärjestelmässä. Talvirengassäännöstä myöskin keskusteltiin, ja siitä voi olla monenlaista mieltä, ja myöskin tästä, että kun maanteillä sulkuviivan väri muuttuu keltaisesta valkoiseksi, onko se just Suomessa oikein. Paljon keskusteltiin myöskin jalankulkijan heijastimen ja pyöräilijän pyöräilykypärän [Puhemies ko-puttaa] käytöstä, ja niissä säilyy myöskin nykyinen käytäntö edelleen. Se on hyvä asia.

20.18 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Noista moottorikelkoista ja kypäristä puhuttaessa muistan sen, kun tämä asiantuntija kävi meille näistä asioista kertomassa, joka omaasi asiasta ilmeisesti niinkin omakohtaista kokemusta, että sai meidät liikennevaliokunnassa ymmärtämään, mikä siinä kypärän käytössä on ongelma siellä porotaloutta tehdessä. Seuraavana päivänä lehdessä oli uutinen, jonka mukaan meillä ei käy asiantuntijoita Lapi-
sta. Se oli mielestäni hieman hämmäntävä uutinen, ja jouduinkin siihen kommentoimaan, että kyllä ainakin liikennevaliokunnassa on käynyt.

Yleensäkin tämä käsittely oli hyvähenkinen ja järki voitti monessa asiassa, kuten tässä mainituksessa kypäräkysymyksessä, ja siihen täytyy olla tyytyväinen. Esitys oli paksu, teetti töitä ja oli laajavaikutteinen ja suurelta osin mielestäni hyväksyttävä. Aiemmat puhujat ovat jo kertoneet oleellisia asioita sen käsittelystä.

Punkt i protokollet PR 70/2018 rd

Tuon esiin muutaman oman huomioni, jotka matkan varrella herättävät epäilyksiä ja ovat ehkä vieläkin pienimuotoisia epäkohtia, joita tarvitsee tulevaisuudessa miettiä. Ensinnäkin tämä alkuperäinen esitys liikennevirhemaksusta oli hämmentävä. Se herätti melkoisen julkisen kohunkin. Siinä oli epäilyksiä siitä, minkälainen on oikeusturva tämän käänteisen todistustaakan kanssa, mutta nyt sitten lakivaliokunnan lausunnon läpikäytyään se asia hioutui oleellisesti ja lienee nyt hyväksyttävässä muodossa, ei tarvitse muutosehdotuksia tehdä.

Talvirengaspakon muuttaminen ja lakiin kirjaaminen: Esitettiin painokkaitakin asiantuntijanäkemyksiä, että tämä säätelyn muunnos ei lisää turvallisuutta vaan suorastaan heikentää sitä, saattaa jopa aiheuttaa kuolemia sen myötä, kun lähdetään liikenteeseen kesärenkailla, vaikka pitäisi olla talvirenkaat. Vaikea sanoa, ovatko he oikeassa vai väärässä. Se tullaan näkemään tulevaisuudessa tämän säätelyn voimaan tullessa. Ainakin omasta mielestäni oli jopa varsin epätydyttäviä asiantuntijalausuntoja liittyen vakuutusoikeudellisiin kysymyksiin ja vastuukysymyksiin siinä, kuka on syyllinen siihen, jos näitä onnettomuuksia tapahtuu tämän uuden talvirengaspakon voimassa ollessa, ja miten sitten ne korvaukset menevät. Sekin jää nähtäväksi.

Tämä valkoinen sulkuviiva tuskin lisää turvallisuutta ainakaan keltaiseen verrattuna parempaan suuntaan, mutta se nyt tuolla laissa on. Automaattisesta liikennevalvonnasta eli peltipoliiseista kylläkin tehtiin huomioita ja todettiin ongelmia, mutta varsinaiset toimenpiteet ja pykäläkirjaukset sen suhteen ovat vähän ontoja nyt vielä tässä lakiesityksessä ja mietinnössä. Tähän pitäisi mielestäni tulevaisuudessa kiinnittää huomiota, koska eihän tuo mekaaninen nopeusvalvonta yksinään mitään liikenneturvallisuutta tuo, vaan kysymys on liikenteen kokonaisuudesta ja myöskin poliisiviranomaisen läsnäolosta siellä elävässä liikenteessä.

20.21 Ulla Parviainen kesk: Arvoisa puhemies! Aluksi ensin kiitoksia, sitten pikkuisen ei moitteita vaan hämmästelyjä. Haluan myöskin kiittää tästä, että olette ottaneet valiokunnassa huomioon juuri moottorikelkkaa työssään käyttävät ryhmät. Itse olen poronhoitoalueelta kotoisin, ja tämä on varmasti heille erittäin hyvä päätös. Edustaja Maijala kuvasi jo tämän työn luonteen hyvin tarkkaan, joten siihen ei tarvitse enää mennä. Mutta on todellakin hyvä asia, että te olette ymmärtäneet tämän asian eikä edelleenkaan ole pakko sitten maastossa heidän käyttää kypärää.

Mutta sitten toinen asia: Te olisitte voineet hiukan helpottaa kyllä alakoulujen liikennevalistus- ja opetustyötä. Nimittäin tuo pyöräilykypärän käyttöön liittyvä määrittely ”on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää” on kyllä sellainen asia, että minä olen käynyt eri-ikäisten koululaisten kanssa monta erillistä keskustelua siitä, mitä tarkoittaa se, että ”on yleensä käytettävä”. Jos minä sitten sanon, että siellä seuraavassa pykälässä sanotaan, että sairaus- tai terveydellisistä syistä ei tarvitse käyttää, niin siihen löytyy monta erilaista selitystä kyllä lapsilta. Se olisi ollut hyvä, että se olisi tullut täsmälliseksi, se ”yleensä” olisi poistunut ja olisi tullut vaikka ikäraja, jonka alla on sitä käytettävä. Nimittäin koulujen tehtävänä on huolehtia koulumatkan turvallisuudesta, vaikka lapsi sitä kulkisi ilman kouluväkeä. Siinä tulee keskusteluun aina se, kun tulet kouluun pyörällä, onko sinulla kypärä päällä. Tämän olisin toivonut helpottuvan kyllä koulujen näkökulmasta.

20.23 Jukka Kopra kok: Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallituksen esitys tieliikennelaiksi oli laaja kokonaisuus, ja valiokunta paneutui siihen huolella ja käytti runsaasti aikaa

Punkt i protokollet PR 70/2018 rd

sen setvimiseen ja parantamiseen ja kuuli laajasti asiantuntijoita. Merkille pantavia seikkoja tässä esityksessä on muun muassa tämä turvallisuuspuoli, ja haluaisin kiinnittää huomiota siihen, että valiokunta kiinnitti huomiota siihen, että paljon suosittu ylinopeusvalvonta ei suinkaan ole se ensisijainen keino, jolla liikenneturvallisuutta edistetään, vaan toivottaisiin poliisin parempaa läsnäoloa ja näkyvyyttä liikenteessä. Ymmärrämme kyllä, että tämä on myös resurssikysymys. Ehkä se jäi vähän vähemmälle huomiolle ja mietintöön kirjaimatta mutta tuli esiin asiantuntijoiden kuulemisessa, että kuljettajan ajokunnolla on erittäin suuri merkitys tänä päivänä tapahtuvissa onnettomuuksissa, ja siihen varmasti kannattaisi kiinnittää huomiota.

Kun lakiesitys annettiin eduskunnalle, paljon polemiikkia herätti tämä sakotuskäytännön muuttuminen pienissä virheissä eli rikesakkojen puolella. Puhuttiin, että jatkossa kilometrinkin ylinopeudesta sakotettaisiin. No, näin ei tule olemaan, vaan käytännössä nykyinen toleranssi säilyy, ja poliisilla on myös mahdollisuus harkita tien päällä rikkeen sattuessa, annetaanko sakko vai ei, mutta pääsääntöisesti pienistä ylinopeuksista ei anneta. Rikesakkojärjestelmän tilalle tulee tämä liikennevirhemaksu, joka on siis hallinnollinen maksu, ei enää rikoksesta aiheutuva rangaistus, ja se on hyvä, sillä moni ylinopeus- ja tämmöinen pieni rikkomus todellakin on rikkomus eikä rikos, ja on hyvä, ettei kansalaisia näin sitten rankaista rikosoikeusjärjestelmän periaatteiden mukaisesti tällaisista pienistä virheistä. Tästä seuraa myös se, että jatkossa näistä liikennevirhemaksuilla tuomitusta rikkeistä ei kolmen rikkeen jälkeen seuraa ajokortin menetystä, kuten nyt tällä hetkellä vielä voimassa olevassa järjestelmässä, ja tämä on hyvä asia, sillä monen ihmisen leipä ja eläntökin on kiinni siitä, että kortti säilyy ja on voitava ajaa, vaikka joskus niitä pieniä rikkeitä ja virheitä sattuu. Niitähän sattuu meille jokaiselle aina välillä, kun liikenteessä liikumme.

Edelleen valiokunta keskusteli paljon kameravalvonnasta ja kameravalvontatolpista ja esitti näkemyksensä sen, että nämä valvontatolpat on jatkossa syytä merkitä siten, että valvottava nopeusrajoitus on välittömästi tässä tolpassa tai sen läheisyydessä, jotta tiellä liikkujat tietävät, millä nopeudella tolpan ohi on ajettava. Asiantuntijalausunnoista kävi ilmi, että tien päällä on monesti epätietoisuutta siitä, mikä on se oikea nopeus, ja tästä on seurannut sitten yllättäviä tilanteita, kun on jarruteltu varmuuden vuoksi alhaiseen nopeuteen.

Jos puhemies sallii vielä yhden lauseen: Edustaja Taimela ensimmäisenä kiinnitti huomiota tähän tiedottamisen tarpeeseen. Tämä on iso muutos, ja tiedottamiseen on todellakin syytä kiinnittää huomiota.

20.26 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Kyllähän se niin on, että poromiehet puhuvat poroista ja taksimiehet liikenteestä. Siitä puhutaan, minkä kokee omaksi asiakseen, ja minä nyt satun joskus puhumaan poroista.

Suojavarusteista sitten, niiden käyttämisestä, pitää lisätä se, että kyllähän poromiehetkin, monet meistä, käytämme kypäriä silloin, kun ajetaan esimerkiksi jäälle pilkille tai muuta vastaavaa — koko porukalle kypärät päähän. Se on eri asia, silloin ei olla työtehtävissä, kypärät päähän siinä tilanteessa.

Mutta sitten sähkölinja-asiasta, pitäisikö sielläkin olla suojakypärä, kun rakennusmiehiltäkin pitää olla kypärä päässä. Kypäriäkin on hirveän monenlaisia olemassa, ja on varmasti hyvä, että esimerkiksi näissä sähkölinjatilanteissa, jos siellä on korjaamassa, on joku semmoinen kypärä päässä, joka estää sen, että jos sieltä putoaa jotakin päähän, niin ei satu sitten vahinkoa. Eli ehdottomasti tilanteitten mukaan nämä kypäräasiat.

Punkt i protokollet PR 70/2018 rd

Sitten olihan meillä monia mielenkiintoisia keskusteluja siellä valiokunnassa näistä asioista, esimerkiksi se, pitääkö kypärää käyttää, kun vanhalla hytittömällä traktorilla ajetaan vaikka perunoita maahan. No, nyt onneksi saatiin laki laitettua, että ehkä silloin ei kypärää tarvita. Tosin mietin, että mihin silloin, kun oikein hitaasti ajetaan sillä hytittömällä traktorilla siellä pellolla, siellä kypärää olisi tarvittu. Ehkä siihen, että minä nakkaan potulla isäntää päähän, että nyt ajat väärällä tavalla.

Mutta sitten vielä edustaja Parviainen otti esille tämän pyöräilykypärän käyttöasian: olisiko hyvä ollut ihan lainsäädännössä velvoittaa käyttämään pyöräilykypärää. Me tulimme siihen ratkaisuun, että laitamme tämmöisellä muodolla, että on ”yleensä” käytettävä kypärää, ”yleensä” käytettävä heijastinta, koska sitä ei pysty varsinaisesti laittamaan niin, että ”pitää käyttää”, koska siellä on monta semmoista asiaa: se on vaikeasti valvottava asia ynnä muuta. Se teksti, millä tavalla me laitoimme tuohon lakiin sen, ei ole välttämättä hyvää lainsäädäntöä, koska se ei ole selkeästi semmoinen kielto. Mutta se on kuitenkin tämmöinen merkittävä, tärkeä ja turvallisuutta lisäävä ja ohjaava toimenpide, että me otimme tämmöisen heikkouden tähän matkaan, ja yritimme laittaa parhaalla mahdollisella tavalla tämän tekstin siihen.

20.28 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Haluan vielä nostaa tässä esille sen, mitä edustaja Kopra toi esille juuri tästä seikasta, kuinka virhemaksuista tai pienistä sakoista viedään kortti pois ja niin sanotusti viedään elinkeino. Tämä oli erityisen hyvä, ja täytyy kiittää valiokuntaa, että oli ymmärrystä nähdä se, että tämä on ammatinharjoittajille ja palkkatyöntekijöille erityisen tärkeä asia, koska tällä hetkellä, jos sinulta otetaan ajo-oikeus kolmeksi kuukaudeksi pois, se tarkoittaa, että sinä et saa työstäsi rahaa, koska työnantaja lomauttaa siksi ajaksi. Se tarkoittaa myös sitä, että kun sinulla palkansaanti on kiinni siitä, että se on ollut omasta syystä johtuva virhe, niin et myöskään tule saamaan ansioidon päivärahaa. Eli kaksinkertainen rangaistus yhdestä virheestä, joka voi olla myös kuljettajasta riippumaton syy, esimerkiksi se, että perävaunussa ei ole jarruja ja se on se kolmas kerta, joka tulee tähän mukaan. Monella maaseudun taksiyrityksellä näitä kokemuksia on, että leipä lähtee. Kun kolmeksi kuukaudeksi se kielto pistetään, niin koulukyydit loppuvat siihen hetkeen. Tämä on erittäin hyvä ja antaa mahdollisuuden, että joustavotetaan sitä, ettei elinkeinon harjoittaminen tai työtehtävissä tapahtuva pieni virhe aiheuta sellaista, että joudumme menemään toimeentuloluukulle, josta sitten ehkä mahdollisesti saa niin sanotusti lainaa, kunnes seuraavat palkat tulevat.

Sulkuviiva, heijastin, kypärät, keltainen tai valkoinen viiva ja talvirenkaat: on varmasti niin, että valiokunnassa oli aika laillakin erimielisiä näkemyksiä siitä, mikä oli valtioneuvoston eli hallituksen esitys. Itse en ymmärtänyt sitä keltaisen viivan asiaa, koska kyllä se talviolosuhteissa kuitenkin näkyy paremmin kuin se valkoinen viiva, kun ollaan lumisella seudulla, enkä sitä, että automatiikka, niin kuin minullakin omassa autossa on, aistii näitä viivoja. Ei se väri ole se ratkaiseva asia, ei se tunnista sitä väriä, vaan meidän olisi pitänyt pystyä tässä näkemään, mutta asiat etenevät. Kun saatiin se yksimielisesti, niin se oli parempi asia kuin se, että se olisi tästä jätetty. Tässä oli hallituspuolueittenkin kansanedustajienkin kanssa yhteinen näkemys siitä, että tämä oli turhaa yleiseurooppalaiseen järjestelmään menemistä.

Puhemies! Jos saan 15 sekuntia, niin en tule pönttöön. — Vielä sen verran, että tämä seuranta, mikä mietinnössä on, on tärkeä. Meidän tulee seurata talvirenkaiden tilannetta, ja toivoisin, että siellä ministeriössä ja Liikennevirastossa keskitytään siihen, että talviren-

Punkt i protokollet PR 70/2018 rd

kaista johtuvissa onnettomuuksissa seurataan sitä, mikä ryhmä on se, joka näihin onnettomuuksiin joutuu, koska itse pelkään eniten, että ne, joilla ei ole varallisuutta ostaa talvirenkaita, ajavat sitten ehkä vähän varomattomammin niillä kesärenkailla.

20.32 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Ulla Parviainen nosti erittäin tärkeän asian ja huomion esille, nimenomaan pyöräilykypärän käytön: käytetäänkö sitä ja tuleeko sen olla pakollinen vaiko vain suositus. Liikenne- ja viestintävaliokunta päätyi omassa mietinnössään toteamaan, että valiokunta pitää hyvänä, että heijastimen käyttöä ja pyöräilykypärää koskeva sääntely säilyy tieliikennelaissa selkeänä viestinä niiden käyttämisen tarpeellisuudesta ja tärkeydestä.

Kun valiokunnassa kuultiin asiantuntijoita nimenomaan tästä pyöräilykypärästä, niin täytyy todeta, että asiantuntijoiden näkemykset menivät erittäin hajalleen nimenomaan niin, että pyöräily- ja pyöräjärjestöt ovat sitä mieltä, että pyöräilykypärää ei tarvitse ollenkaan. Perusteena on muun muassa se, että esimerkiksi kaupunkipyörät, niin kuin täällä Helsingissäkin, ovat yleistyneet erittäin paljon eikä niissäkään ole sitten sitä kypärää ja jos se kypäräpakko tulisi, sen jälkeen varmaan kaupunkipyörien käyttö vähenisi. Nyt kun se on nykylain muodossa, kaupunkipyörät ovat erittäin suosittuja ja niitä keltaisia pyöriä näkee hyvin paljon tuolla kaupungilla. Puolestaan Liikenneturva ja vastaavat järjestöt ovat sitä mieltä, että pyöräilykypärää tulisi käyttää entistä enemmän.

Sen takia me päädyimme siihen, että tämä nykyinen järjestelmä on hyvä ja oikea ja että suositellaan pyöräilykypärän käyttöä. Ja sitten kouluissa se yleensä jää sinne koulujen kehotuksiin, miten oppilaat käyttävät pyöräilykypärää. Itse toivon, että kaikki käyttäisivät pyöräilykypärää.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslag 1—14 i proposition RP 180/2017 rd enligt betänkandet. Riksdagen instämde i utskottets förslag att lagförslagen i lagmotionerna LM 24/2015 rd och LM 46/2017 rd förkastas. Första behandlingen av lagförslagen avslutades.